

PATRIMONIO INDUSTRIAL EN INTERNET (II)

A modo de continuación de lo expuesto en un boletín anterior, proporcionamos las direcciones de algunas entidades, relacionadas con el Patrimonio Industrial, que pudieran ser de interés.

Se han seleccionado páginas españolas, cada vez más abundantes, que versen sobre la temática propia de la Sociedad con objeto de incluir en un próximo número aquellas direcciones centradas en el Patrimonio Geológico.

www.columbus-digital.com/laquia/ruta6.htm

Página dedicada a las rutas turísticas por las minas de Río Tinto

www.geocities.com/Athens/Agora/5031/patrimonio.html

Dirección sobre Patrimonio Industrial en la que se describen el Pozo San Vicente, el Pozo Sorriego, el yacimiento carbonífero La Nespral, el Pozo Entrego y el Museo de la Minería. Además, suministra datos históricos, culturales y turísticos de El Entrego.

www.geocities.com/Heartland/Ridge/5601/index.htm

Página de la Cuenca Minera de Río Tinto desarrollada bajo la dirección de la Fundación RIO TINTO y de la Asociación Onubense de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto"

www.Steadysoft.com/home/videokey/arque.htm

Página sobre Arqueología Industrial que describe un molino de agua (siglo XVI) ubicado en el curso alto del río Manzanares.

www.unican.es/~garciaan/curso17.htm

Dirección de la Universidad de Cantabria sobre un curso de Arqueología Industrial llevado a cabo por profesores de dicho centro

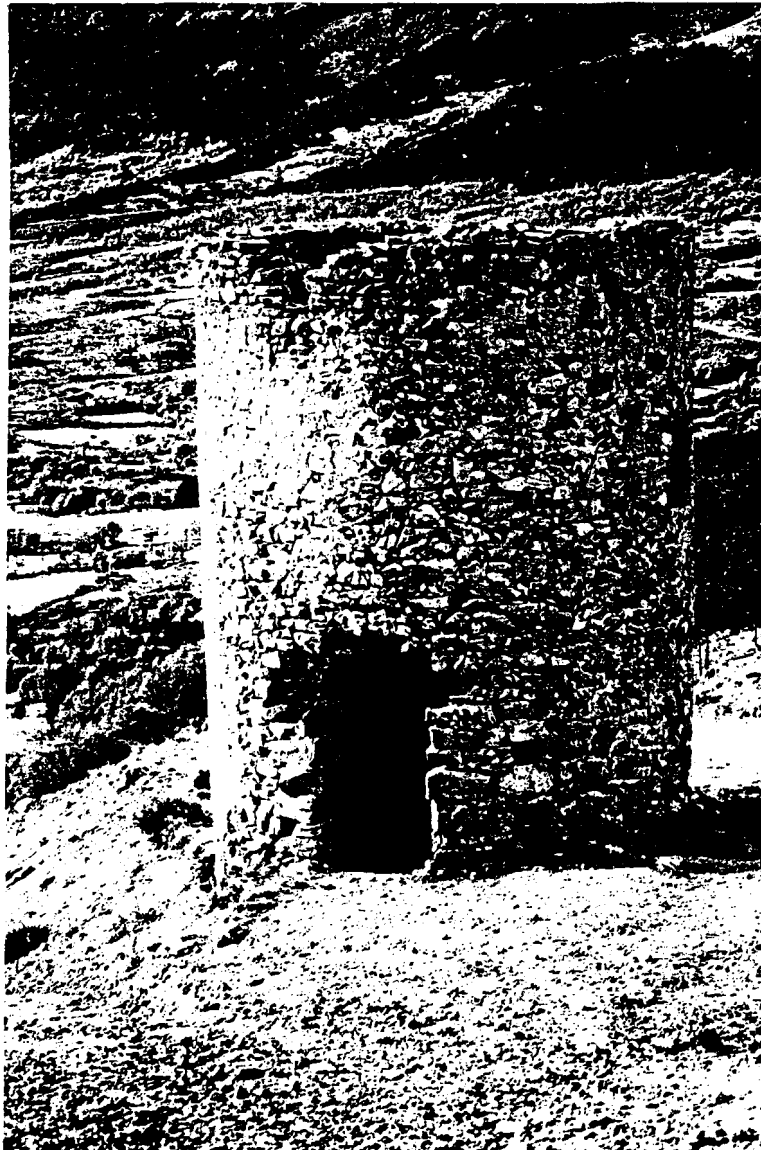
www.6m30.es/R5BAF

Página de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País acerca de los orígenes de esta institución

Dirección de la sociedad “Trens Miners Turistics”, creada el 1 de julio de 1996 en Valcebrense (Barcelona), cuyos objetivos son defender la Arqueología Industrial y ferroviaria. Centra su atención en los ferrocarriles de:

- Cuenca Carbonífera de Mequinenza
- Minas de hierro de Bielsa (Huesca)
- Línea férrea Jaca-Canfranc
- Línea férrea Lleida-Pobla de Segur
- Cuenca minera de Berguedá (Barcelona)
- Minas Victoria y Margalida (Valle de arán)
- Minas de Tossa d'Alp (Barcelona)
- Ferrocarril d'Estany Gento (Lleida)
- Línea férrea Santander-Mediterráneo

Torre de la Mina, Bustarviejo





FUNDACIÓN RÍOTINTO PARA LA HISTORIA DE LA MINERÍA Y LA METALURGIA



ORIGEN	ORGANIZACIÓN	HISTORIA DEL F.C. DE RÍO TINTO
MATERIAL MÓVIL PRESERVADO	NOTICIAS DE PRENSA	PROYECTOS

ORIGEN

El año 1.987, marca el punto de arranque de una crisis económica en la Franja Pirítica Onubense, comarca dedicada desde tiempos ancestrales a la minería y que ve como en este año se clausura la línea del cobre en Río Tinto Minera S.A. produciéndose una de las crisis socioeconómicas más fuertes de esta zona.

Debido a esta crisis, todos los agentes sociales (empresa, sindicatos, ayuntamientos, etc.) se pusieron de acuerdo para poner en funcionamiento una fundación, que recogiera el importante capital histórico de la empresa y a la vez que fuera motor de nuevas iniciativas alternativas a la minería, así nació la Fundación Ríotinto.

Por Orden de 15 de Octubre de 1.987 del Ministerio de Cultura (B.O.E nº 265), se crea la Fundación Ríotinto para la Historia de la Minería y la Metalurgia, siendo el objeto de la misma:

" el estudio e investigación de la Historia de la Minería y la Metalurgia, tanto en sus aspectos técnicos como culturales, sociales y económicos; la conservación y

restauración del conjunto ambiental situado en el término de Minas de Ríotinto, provincia de Huelva, mediante la constitución de un parque minero en el que se incluyan las zonas arqueológicas ya existentes, los bienes de interés etnográfico y los sitios naturales, jardines y parques relevantes por su interés histórico, artístico o antropológico y la difusión de los valores histórico- artísticos que encierra el mencionado conjunto ambiental ".

La misma orden reconoce a la Fundación Ríotinto como Cultural, Privada, de Servicio y Promoción, con carácter de Benéfica.

Su primer presidente fue D. Ernest Lluch Martín al cual le siguió el actual Presidente D. José Rodríguez de la Borbolla y Camoyán, Ex-presidente de la Junta de Andalucía.

La Fundación Ríotinto tiene concedido los siguientes premios:

Premio Andalucía de Turismo 1.995

Premio Henry Ford a la Conservación del Patrimonio (1.998).



ORGANIZACIÓN

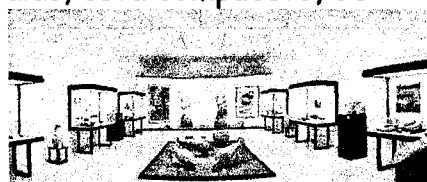
La actual organización de la Fundación es la siguiente:



-Aventura Minaparque. Es el órgano de recepción de los visitantes al parque minero. Las visitas que organiza y los lugares visitables son :

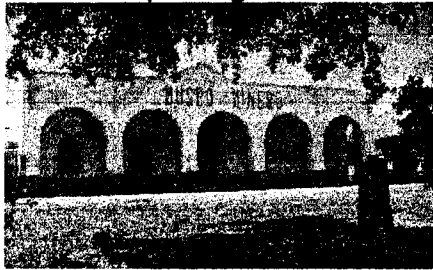


- Museo Minero. Ubicado en el antiguo hospital inglés. Nos muestra una visión global de toda la comarca minera. Periódicamente se va ampliando, con la incorporación de nuevas salas, está compuesto, de momento, por las Salas del Calcolítico al Bronce Pleno, del Bronce Final Orientalizante, de la Época Romana, Época Medieval, Paisaje, usos y



aprovechamientos, Flora vegetación y

fauna, Arqueología Industrial, Sala del Ferrocarril Minero de Ríotinto, Sala de



caracterización geológica, así como la recreación de los andenes de una estación con la locomotora-ténder nº 106, la locomotora-grúa nº 150 y el vagón de viajeros "Maharajah" quizás el coche de viajeros de

vía estrecha más lujoso del mundo, construido en el Reino Unido en 1892. Así mismo dispone de una Sala de Audiovisuales, salas de exposiciones y un punto de venta de recuerdos de la zona y artesanía.



-Corta Atalaya. La explotación minera a cielo abierto más grande de Europa.



Tiene forma de elipse, con una longitud de 1.200 mts, 900 mts. de ancho y una profundidad de 350 mts.



-Barrio Inglés de Bellavista. Típico barrio británico del siglo XIX, perfectamente conservado, que era utilizado para residencia del Staff inglés en las minas. Reproduce fielmente el estilo arquitectónico y cultural de la era victoriana. Conserva en perfecto estado una Capilla presbiteriana de 1891, un Club Social y la Casa Consejo, antigua residencia del Director General.



-Necrópolis Romana de la Dehesa. Se trata de un enterramiento perteneciente al poblado romano de Corta Lago. Se han encontrado dos tipologías distintas de tumbas, las cuppae y las torres funerarias. Está fechado en el Siglo II d.C.

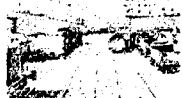




-Visita a las instalaciones industriales. Se puede ver los enormes volquetes de 175 toneladas y demás maquinaria en pleno trabajo así como las instalaciones.



-Viaje en el Ferrocarril Turístico. Actualmente está rehabilitado un tramo de



18 Km. , hasta el apeadero del Manzano, en fases posteriores se llegará hasta Niebla, completando un total de 54 Km. Este ferrocarril fue construido por la Ríotinto Company Limited en 1.875

para el transporte del mineral hasta el Muelle de Huelva. Se clausuró en Febrero de 1.984.

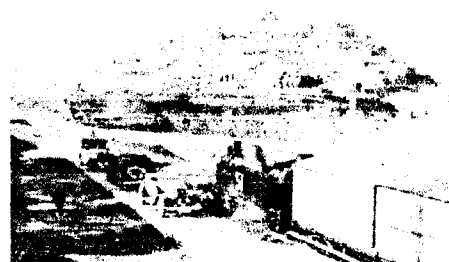
Actualmente todos los

AVENTURA
MINAPARQUE

primeros domingos de cada mes y en ocasiones especiales se pone en marcha la locomotora de vapor en funcionamiento más antigua de España, la cual arrastra 3 coches de viajeros, los demás días la tracción la proporciona una de las locomotoras diesel que compone

el parque de locomotoras.

¡Sencillamente impresionante. !



• Escuela Taller "Ferrocarril Minero". Es la encargada de la rehabilitación del ferrocarril así como de sus instalaciones, edificios etc. También abarca otras zonas no específicamente ferroviarias como el Museo Minero, visita al interior de Pozo Alfredo, etc. Dispone de varios módulos para la enseñanza de los alumnos, como forja, carpintería, albañilería, etc.





Centro de Documentación . Es el lugar donde se encuentran el archivo histórico de la empresa minera así como de otras minas de la zona. Dispone de cartoteca, fototeca, sala de planos, etc., con miles de documentos muchos de ellos todavía sin catalogar. Actualmente son numerosos los investigadores de universidades españolas y extranjeras que acceden a este rico patrimonio histórico.



HISTORIA DEL FERROCARRIL MINERO DE RÍOTINTO

Hacer una reflexión de lo que significó el ferrocarril minero, no es nada fácil. No sólo fue una obra de ingeniería que posibilitó el transporte de mineral de Río Tinto a Huelva, el ferrocarril fue mucho más que eso; fue la reactivación económica, la revolución de los medios de transporte, la evolución tecnológica, las bases del desarrollo comercial, la apertura ideológica y social. En resumen el elemento dinamizador indispensable para la explotación de nuestra riqueza y para el desarrollo y la evolución de nuestra comarca y por que no, de nuestra provincia.

La idea de construir este ferrocarril, no fue inglesa, ya en 1.885, los ingenieros españoles Anciola y Cossío efectuaron un informe donde exponían la necesidad primordial de su construcción para hacer rentables las explotaciones mineras. Pero fueron desestimadas, y no fue hasta que el consorcio Mathesson comprara las minas cuando se realizaría el proyecto, dirigido ya por los ingenieros ingleses Bruce y Thomas Gibson.



La Ríotinto Company Limited se constituyó el 14 de Febrero de 1.873, días después comenzaban las obras que se acabaron el 28 de Julio de 1.875.

Estas obras se emprendieron el unísono en cinco puntos. Se decidió que la línea tendría un ancho de 1,067 metros, conocido por vía métrica inglesa, muy característica en África y Asia. Sobre todo en los países que estuvieron en la órbita del imperialismo inglés.

En total se construyeron 83 Km. De Vía General, vía

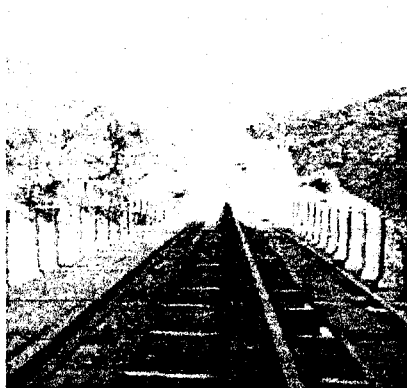


que iba desde Huelva hasta las dos grandes estaciones de clasificación de mineral, conocidas por Ríotinto Estación y Naya, receptoras a su vez de una serie de ramales que unían todo el transporte de mineral en la cuenca. La red de vías interiores hacían un total de 234 Km.



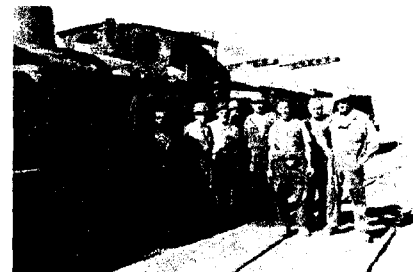
Destaca dentro de esta obra el Muelle de Huelva para embarcar el mineral, es una arquitectura funcional de hierro, propia de finales del siglo XIX y que los ingleses la utilizaron mucho en la construcción de sus muelles. Tiene dos estructuras independientes, una de madera y otra de hierro, y su longitud total es de 1.165 metros. Se acabó de construir el 23 de Marzo de 1.876 y fue utilizado eficientemente por la Compañía hasta 1.975 en que se decidió construir otro muelle nuevo después e numerosas reparaciones.

Se construyeron a lo largo de la Vía General 12 estaciones que unidas a las estaciones de los ramales: Nerva, Ríotinto, El Valle, Campillo y Zalamea hacían un total de 17, todas de estilo victoriano muy sencilla de uno o dos pisos.



También se edificaron 8 puentes para salvar la hidrografía de la comarca (ribera Nicoba, arroyo Candón, río Tinto, ribera Corumber, etc.) Cruzando el río en disposición diagonal para reducir el ángulo de desviación.

La importancia del ferrocarril en el transporte del mineral podemos constatarlo por la elevada cantidad de mineral que permitió exportar. Llegó a transportar 1.200.000 Tm. Anuales es decir 10.000 Tm. diarias.

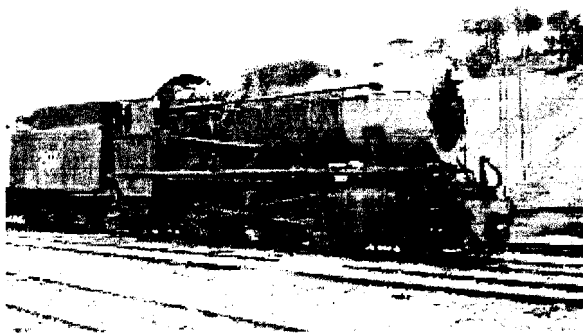


Tan considerable tráfico determinó la existencia de un numeroso parque de locomotoras: 143 de vapor y 7 eléctricas que servían de enlace entre las estaciones y las minas. Además se contaba con 1.300 vagones y 2.000 vagonetas de mina.

Las locomotoras eran de 7 modelos diferentes, clasificadas por la Compañía en 13 tipos. Todas excepto seis fueron de fabricación inglesa y se construyeron entre 1.874 y 1.954. Las casas más importantes, atendiendo al número de unidades que se les compró fueron: Hunslet, Neilson, North British, Avonside, Beyer Peacock, Baldwin, etc.

Las locomotoras fueron numeradas y designadas según una de estas letras: A,B,C,D,G,H,I,J,K,L, y algunas otras sueltas que fueron designadas con números. La clase I sería las más numerosa alcanzando las 48 unidades, construídas entre 1.880

y 1.908, primero por Dübs y luego por North British. Eran del tipo 0-3-0 ténder (3 ejes motores acoplados y sin ténder separado).

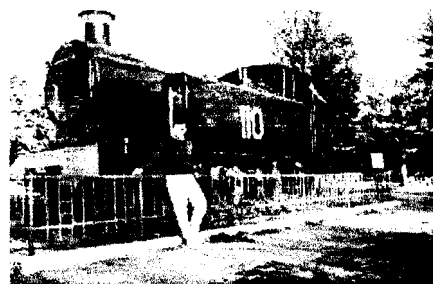


Destaca también la adquisición de dos máquinas-grúas construídas por Hawthorn en 1.913 y 1.930, que permitieron mayor independencia del servicio para atender a los descarrilos con más rapidez y eficacia.

Las locomotoras más potentes fueron las Garratt, se adquirieron dos unidades en 1.929 cuando iban destinadas a los ferrocarriles de la Unión Sudafricana. Fueron construídas por Beyer Peacock.

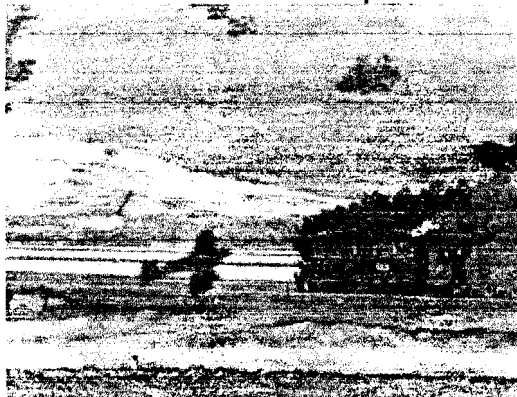
Las últimas adquisiciones de locomotoras de vapor fue de seis unidades en 1.953 del tipo "Mogul", pero ya no tienen denominación de letra. A partir de aquí se empezaron a adquirir locomotoras diesel.

El ferrocarril también se dedicaba al transporte de pasajeros, ya en 1.900 habían viajado más de 1.000.000 de personas. Se llegó a contar con 36 coches de viajeros. Los había de dos clases: los de tercera utilizados para el transporte local de los mineros y varios coches salón utilizados en ocasiones especiales.



Dentro de estos últimos destaca el del Director General de 3 ejes y con suspensión muy cómoda pintado de marrón. Habían también tres coches de 1ª clase de bogies, pintados dos de negro y uno verde, que utilizaban en las excursiones familiares con destino final en la Playa de Punta Umbría. El coche pintado de verde no tenía compartimentos y era usado preferentemente por las familias con niños; mientras que los pintados en negro tenían un compartimento de servicio en cada extremo y otros cuatro departamentos para viajeros en el centro, alguno de ellos con lavabo privado.

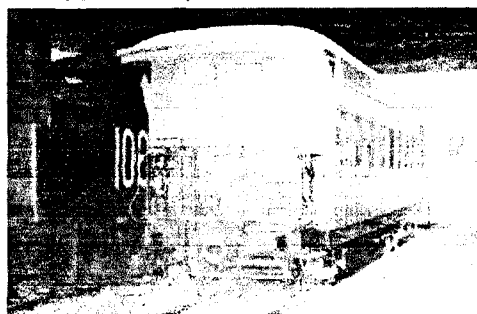
La supresión del transporte de viajeros en el ferrocarril minero se produjo en 1.967, siendo sustituido por autobuses.



Pero el coche más sorprendente de todos es el llamado "Salón del Maharajah", construído en 1.892 por Birmingham Carriage y Wagon Co., cuando se anunció una visita real a Ríotinto, probablemente la regente María Cristina por la minoría de edad de Alfonso XIII pero parece ser que la conflictividad laboral y social de la comunidad minera, producida por los

Este vagón iba a ser destinado a los ferrocarriles de la India, pero fue cedido a la Río Tinto Company Limited, a la vista de este compromiso. Este vagón junto con otras locomotoras, pueden ser visitados en el Museo Minero de Ríotinto, donde se ha hecho un trabajo inmejorable de conservación y restauración.

Este conjunto de locomotoras que hemos descrito someramente, junto con los vagones y tolvas cargados de mineral formaban esos maravillosos trenes (hasta 60 tolvas) que silbaban con orgullo llamando la atención a toda la provincia para que vieran su imagen de poder y potencia y al mismo tiempo de belleza y nostalgia.



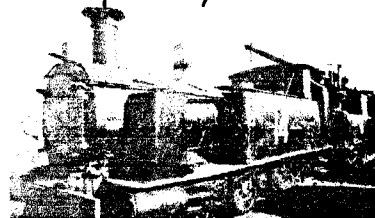
En 1.984 se ponía fin a la línea ferroviaria minera que durante más e un siglo había sido ese elemento dinamizador que había permitido la plena explotación de los minerales. Los altos costes de mantenimiento, las nuevas alternativas de transportes y su mala rentabilidad aconsejaron su paralización.

Juan Manuel Pérez López . Licenciado en Geografía e Historia . Archivero de la Fundación Ríotinto.

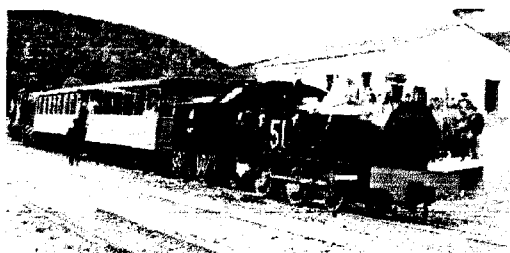
MATERIAL MÓVIL PRESERVADO

Actualmente hay un gran número de locomotoras, coches de viajeros, vagones y vagonetas, preservados con desigual estado, en diferentes lugares de la Cuenca Minera, la mayoría de ellos se encuentran en el Museo Minero y Ferroviario. Estas piezas son las siguientes:

★ Locomotora de vapor nº 14 tipo C, de rodaje 0-3-0, construída por Beyer Peacock Ltd. en 1.875. Se encuentra instalada a la entrada del Museo Minero en Ríotinto.



★ Locomotora de vapor nº 51, tipo I, de rodaje 0-3-0. Construída con el nº 1.890 en el año de



1.883 por Dübs & Co. Esta locomotora, es la más antigua de España en funcionamiento y actualmente es la encargada de dar tracción todos los primeros domingos de cada mes al Ferrocarril Turístico.

★ Locomotora de vapor nº 106, tipo K, rodaje 0-3-0, fabricada por North British en 1.907 con el nº 18.028. Actualmente se encuentra en el interior del Museo Minero en Ríotinto.

★ Locomotora de vapor nº 110, tipo K, rodaje 0-3-0, fabricada por el mismo fabricante que la anterior en el mismo año pero con el nº 18.032. Está instalada sobre un pedestal en el Parque de los Cipreses del Campillo (Huelva).



★ Locomotoras de vapor tipo 200, rodaje 1-3-0 (Mogul), con tender remolcado, están preservadas las nº 201, 203, 204 y 205. Fueron fabricadas por Robert Stephenson y Hawthorns entre 1.953 y 1.954. Están situadas en el Museo Ferroviario en Zarandas-Naya.

★ Locomotora de vapor tipo Garratt nº 146 de rodaje 1-3-1+1-3-1 ténders en bogies, construída en 1.929 por Beyer Peacock & Co. Ltd. Está en el Museo Ferroviario en Zarandas-Naya.

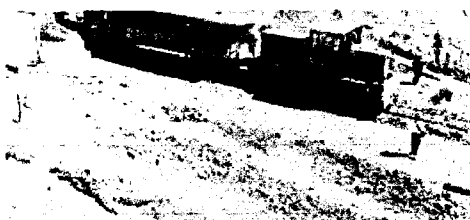
★ Locomotora-grúa nº 150 tipo N de rodaje 0-2-0 tender, fabricada en 1.930 por Hawthorn, Leslie & Co. Ltd. Está situada en el interior del Museo Minero en Ríotinto.



★ Locomotora diesel de 300 cv. Con transmisión hidráulica tipo Krupp. Fabricada en 1.960 por Fried-Krupp en Essen (Alemania). En el Museo Ferroviario en Zarandas-Naya.

★ Locomotora Diesel-eléctrica de 850 cv. Fabricada por CENEMESA (Bilbao) en 1.965. Situada en los antiguos Talleres Mina, cerca del Centro de Recepción del Tren Turístico.





★ Locomotoras Diesel-Hidráulica Babcock-Hunslet tipo 0-3-0 fabricada por S.E.C. Babcock & Wilcox C.A. (Bilbao) en los años 1975-76. Estas dos locomotoras son las que dan tracción casi a diario al tren turístico. Tiene su base en el Museo Ferroviario en Zarandas-Naya.

★ Automotor Billard. Fabricado por la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya en 1957. Esta en los antiguos talleres Mina.

★ Auto-Vía para el servicio de Jefes. Fabricado por Talleres Huelva en 1960. Hoy día se utiliza para comprobar el estado de la vía. Tiene su base en el Museo Ferroviario en Zarandas-Naya.

★ Diversas locomotoras eléctricas para el servicio del túnel 16 están situadas en el Museo Ferroviario y en Talleres Mina.

★ Coche de viajeros llamado "Salón del Maharajah" , construido en 1892 y destinado a los ferrocarriles de la India con motivo del viaje que la Reina Victoria iba a realizar a dicha colonia británica, pero fue cedido a la Compañía de Riotinto tras el anuncio de la visita del Rey Alfonso XIII a las minas.

El coche está dividido en 2 compartimentos, uno para hombres y otro para mujeres. En el de caballeros, los asientos pueden transformarse en cómodas tumbonas. El lujo y refinamiento de este tren real, realizado en maderas nobles, decoración de filigrana y puertas de bronce en las plataformas, nos hace rememorar otra época y otro estilo de viajar.

★ Así mismo dispone de una gran cantidad de vagones de mineral de diversas clases, vagones de auxilio, así como vagonetas, grúas de vapor, grúas manuales para descarrilos, etc. etc.

NOTICIAS DE PRENSA

5 de Marzo de 1.998	HUELVA INFORMACIÓN	Juan A. Hipólito
La Fundación Ríotinto da a conocer su oferta turística en Sevilla		
<p>La Fundación Ríotinto ha presentado sus ofertas turísticas en una completa exposición que sobre el proyecto Parque minero tuvo lugar el pasado lunes en la Oficina de Turismo de Sevilla, ubicada en la Avenida de la Constitución de la capital hispalense.</p> <p>La exposición, constituida por fotografías del entorno de la Cuenca Minera, muestra a los sevillanos una interesante y particular ruta turística, que abarca desde el Museo Minero hasta el ferrocarril turístico, pasando por Corta Atalaya, el Barrio Inglés de Bellavistaetc.</p>		

2 de Abril de 1.998	EL MUNDO (edición de Andalucía)	EFE
El proyecto "Parque Minero de Río Tinto" Premio Henry Ford		
<p>El proyecto "Parque Minero de Río Tinto. Aventura Minaparque, recibió ayer el Premio Henry Ford a la Conservación, en la categoría de Patrimonio, por su interés en potenciar el desarrollo regional de una zona que padece los efectos de la crisis minera.</p> <p>El trabajo, de la Fundación Ríotinto para la Historia de la Minería y la Metalurgia, también ha sido seleccionado para representar a España en la final europea de estos premios, que tendrá lugar en Estambul el próximo 5 de Mayo.etc</p>		

PROYECTOS

Entre los proyectos más importantes y a más corto plazo de tiempo se encuentran los siguientes:

- Visita a las labores de minería interior de Pozo Alfredo, recorriendo varias galerías.
- Terminación del Albergue Juvenil situado junto a la Estación de Nerva.
- Terminación de la 1ª Fase de la rehabilitación de la vía general, hasta el apeadero del Manzano, 18 Km.
- Continuar rehabilitando la vía general hasta Niebla.
- Recuperación de edificios singulares.

- Ampliación de salas en el Museo Minero de Ríotinto.



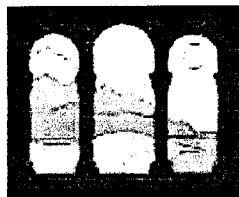
El "Parque Minero" gestionado por la Fundación Ríotinto, es el primer y único Parque Turístico-Cultural España en el que poder remontarse 5.000 años atrás en la historia de la minería y al mismo tiempo, conocer una explotación minera "en vivo". **INFORMACIÓN, RESERVAS Y CENTRO DE RECEPCIÓN PARA AVENTURA MINAPARQUE.** Plaza del Museo s/n. 21660 MINAS DE RÍOTINTO (HUELVA) teléfono/fax 959- 59 00 25.



Volver al inicio de la página



Volver a la página principal



MUSEO DE LA MINERIA

Historia

*Patrimonio
Industrial*

León

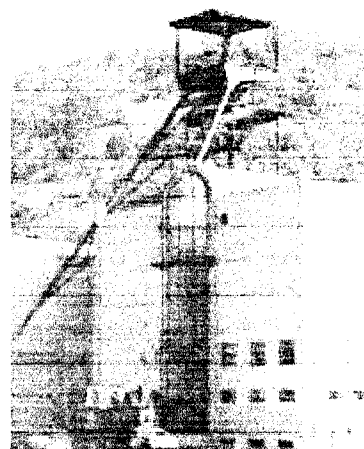
L'Abedirru

Arquitectura Civil

Memoria de un
pueblo **nuevo**

Tu opinion es
importante **nuevo**

En El Entrego está asentado el **Museo de la Minería**, situado a la entrada del concejo por el colindante Langreo, en lo que fue la escombrera del pozo San Vicente.



El museo se divide en dos plantas y una Mina imagen a escala natural y utillaje

real que se extiende bajo tierra.

Ceballos relieves



La Laguna



La exposición hace un recorrido sobre las distintas épocas de la explotación del carbón en Asturias y sus aplicaciones a partir de la máquina de vapor. Se podrán contemplar una gran variedad de máquinas y herramientas utilizadas en las labores mineras.



Los visitantes a es
exposición podrán
la experiencia de v
una reproducción e

*Navegadores que
recomiendo para
la
visualización
correcta*



*Visitantes desde
Julio de 1998*

0373



del interior de un p
minero, simulando
baja en "la jaula"
(ascensor de entrac
salida de hombres
material en un pozo
ofrece un recorrido

los métodos de trabajo más empleados en las minas asturianas.



●HORARIO:

De martes a sábado de 10 a 14 y de 16 a 19 horas.

Domingos y festivos de 10 a 14 horas.

LUNES CERRADO

●ENTRADA:

Adultos 400 pesetas. Niños 250 pesetas.

Visitas grupo adultos 300 pesetas. Visitas grupo niños 200 pesetas.

This page hosted by **EO CITIES** Get your own Free Homepage



*Real Sociedad
Bascongada*



*de los Amigos
del País*

Historia de la Bascongada

La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País nació en Azkoitia (País Vasco), el día de Navidad de 1764, en virtud de la decisión de un selecto grupo de personalidades del País Vasco, de impulsar cuantas acciones fueran posibles para fomentar la **educación**, la **riqueza**, la **cultura** y el **progreso** general del País.

Entre los fundadores desempeñó papel principal *D. Xabier María de Munibe e Idiaquez*, octavo **Conde de Peñaflorida**, con sus aportaciones personales y económicas. Tanto él como otros de los 16 fundadores, habían sido educados en Colegios de los Padres Jesuitas en Francia con posteriores vivencias en el extranjero, lo que les permitió conocer directamente todo el movimiento cultural europeo hoy conocido como el de la **Ilustración**, en el *Siglo de las Luces*.

El éxito fue tan notable que el propio **Rey Carlos III** concedió a la Bascongada el rango de **Real Academia**, con fecha **8 de abril de 1765**, aunque ya dos meses antes habían celebrado su primera Asamblea General.

Como está sobradamente reconocido por cuantos historiadores han trabajado en su estudio, la Bascongada, con su ejemplo, sirvió de **modelo** para la creación de numerosas Sociedades Económicas en los diversos territorios de la Monarquía española.

La esencia del planteamiento de la Bascongada, radicó en la idea de que la **renovación social** y la **superación de la crisis** económica en la que estaba sumida la sociedad vasca de aquel momento, sólo podían conseguirse mediante la formación de hombres y mujeres que fuesen sujetos hábiles. La **Educación** era, pues, su *leit motiv*.

Declaró reiteradamente que prefería *lo útil a lo agradable* y comenzó a trabajar para introducir en el País Vasco las más avanzadas técnicas en la **agricultura**, la **industria**, la **arquitectura**, la **medicina**, etc. La **economía política**, una ciencia que estaba naciendo, fue objeto también de atención especial.

Ab la Bascongada se le deben numerosas iniciativas encaminadas a modernizar el País y elevar el nivel de sus naturales; pero la obra que tuvo mayor implantación y alcanzó resonancia internacional fue el **Real Seminario de Bergara**, inaugurado el **4 de noviembre de 1776**. Era la primera institución de investigación en España y precursora de las actuales Escuelas de Ingenieros.

En 1778 se crea en dicho Seminario el **Laboratorio Químico**, iniciándose estudios de **Química y Metalurgia**. En él, el francés **Louis Joseph Proust**, comienza -por primera vez en España- un curso de Química y ese mismo año descubre la ley de las *Proporciones definidas*. Con Proust ingresa en Bergara el físico, también francés, **Pierre François Chavaneau**, quien cuatro años más tarde, en 1782, conseguirá en aquel Laboratorio **hacer maleable el platino**.

Ab su vez, en 1781 y 1782, se incorporan al profesorado de Bergara los hermanos **Fausto y Juan José de Elhuyar**, respectivamente, los cuales al año siguiente, 1783, descubren y aislan el *wolframio o tugsteno*. Cuatro años después ingresa en dicho centro de investigación el sueco **Anders Nicolau Tunborg**, que consigue forjar **diversas piezas de platino**.

En 1794 se interrumpen las actividades del Seminario por la entrada en Bergara de las tropas francesas como consecuencia de la **Guerra de la Convención**. Sus instalaciones quedaron destruidas y el Seminario acabó extinguiéndose a causa de las dificultades derivadas de las contiendas civiles habidas en España en el curso del siglo XIX.

Fueron socios de la Bascongada numerosas personalidades del País Vasco, de la Corte y de varias ciudades de Europa.


La Bascongada también extendió su acción a América, habiendo tenido singular importancia en **México (Virreinato de Nueva España)**. Los vascos residentes en México constituyeron una Delegación que incorporó a sus actividades a notables personalidades de aquel país. Su obra, de la que quedan múltiples testimonios, se desarrolló en los niveles **educativos, culturales, mineros y comerciales**. Los socios de la Bascongada en aquella Delegación tuvieron una señalada presencia en el proceso de **independencia de México**.


La Bascongada Hoy


Hoy, después de diversas vicisitudes, la **Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País**, mantiene vivo en sus distintas facetas y con los medios a su alcance, el espíritu primigenio de sus fundadores.


Por tanto, constituye un **foro intelectual abierto**, cuyas actividades principales se centran en la organización de **conferencias, seminarios y coloquios** sobre temas de interés, especialmente para el País Vasco y en la edición de trabajos relacionados con dichas actividades.


Publica periódicamente el **Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País**, en castellano, y **EGAN**, en euskera, además de otras.

 or acuerdo del Gobierno Vasco, de fecha **26 de septiembre de 1995**, ha sido declarada de **Utilidad Pública**, por su trayectoria y destacado protagonismo en la cultura vasca, y su logotipo de las tres manos enlazadas bajo la leyenda **IRURAC BAT** (las tres hacen una) simboliza la unión de las tres Provincias Bascongadas de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa, como núcleo del País Vasco, en su conjunto.

 a Sociedad está integrada por los **Socios de Número** (tienen obligaciones especiales ante las actividades sociales y son nombrados después de haber presentado un trabajo), los **Supernumerarios** y los **Socios de Honor** (condición en la que se reconocen determinados méritos). Hay también **Socios Alumnos**, y determinadas entidades o sociedades que han presentado su apoyo a la Bascongada son nominadas **Socios Colectivos**.

 os Socios de Número se reúnen al menos una vez al año en **Asamblea General** (asisten también los demás socios), y cada dos años designan al **Director de la Bascongada**, que preside y representa a la Sociedad. La designación recae, por votación en un Socio de Número de Álava, Bizkaia o Guipúzcoa.

 n cada uno de estos Territorios existe una **Junta Rectora** y sus Socios se reúnen también en **Asambleas Regionales**.

 xisten asimismo la Delegación en Madrid, conocida como **Delegación en Corte**, y la **Delegación en México**.

Direcciones

Comisión de Álava
c/ San Antonio nº 41
01005 Vitoria-Gasteiz

Comisión de Vizcaya
c/ María Díaz de Haro 11 1º
48013 Bilbao

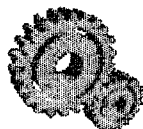
Comisión de Guipúzcoa
c/ Peña y Goñ 5 2º
20002 San Sebastián

Delegación en Corte
c/ Echegaray nº 28
28014 Madrid

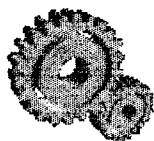
Delegación en México

Trens Miners Turistics

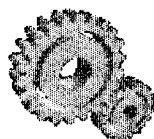
Objectivos.



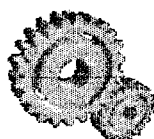
Ser una entidad cultural, donde se agrupen las personas defensoras y amantes de la arqueología industrial y ferroviaria. Colaborando voluntariamente además en la obtención de los fines sociales de **T.M.T.** así como en la documentación, recuperación, preservación, catalogación y divulgación de los elementos más representativos y emblemáticos de la Era Industrial.



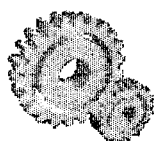
Recuperar y reconstruir íntegramente los 500 metros (ampliables a 900 metros) del antiguo trazado ferroviario minero, en ancho de vía de 600mm., existente en Coll de Pradell, en el término municipal de Valcebres situado a 1.624 metros de altitud. Por donde podrán circular antes de 1999, locomotoras y vagones auténticamente mineros adaptados para el transporte de pasajeros. Contribuyendo los socios en la explotación de este ferrocarril, rehabilitando además el edificio de ventilación de la Mina Nova de Coll de Pradell, y el Valle, donde finaliza el recorrido del tren, como lugar social de reunión de los socios y visitantes de esta iniciativa en nuestro país.



Divulgar y promocionar la imagen, actividades y objetivos sociales de la asociación, mediante los medios de comunicación, participando en exposiciones, editando publicaciones, teniendo presencia en Internet y todo tipo de actividad que permita dar a conocer al público, los temas relacionados con los fines sociales de **T.M.T.** así como estos fines.



Crear y mantener actualizada una base de datos, disponible para todo el que este interesado en su consulta, donde se registraran todo lo relacionado con la arqueología industrial, explotaciones mineras y los diferentes sistemas de transporte existentes en nuestro país y todas sus características.



Contribuir en la mejora y resurgimiento de las comarcas mineras, haciendo promoción de ellas organizando actividades que las den a conocer como por ejemplo exposiciones, campos de trabajo, etc. recuperando y preservando al mismo tiempo, su historia, mediante las acciones solidarias mas oportunas.

[Anterior](#)[Siguiente](#)[Menu](#)

[Inicio](#) [Quiénes somos](#) [Historia](#) [Objetivos](#) [Proyectos](#) [Galería](#) [Contacto](#)

Trens Miners Turistics

Las Actividades Sociales.



Recuperación de una vagoneta de madera, para el transporte de materiales, dentro de la mina de Manganeso a Niu de l'Aguila (2100 metros)

Tossa d'Alp (Barcelona)

Octubre de 1996

La asociación promueve actividades tanto sociales como culturales destinadas a la documentación, recuperación, preservación y divulgación de los diferentes elementos más significativos del mundo industrial, minero y de los sistemas de transporte existentes en nuestro país.

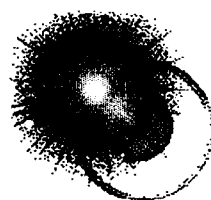
Organizando visitas a diferentes lugares en relación a su importancia en los objetivos sociales de la asociación, obteniéndose la información y los elementos a recuperar, que pasan a formar parte del patrimonio de todos los ciudadanos.



Visita y recorrido del ferrocarril industrial de l'Estany Gento, con ancho de vía de 600mm y 5Kms. de trazado.

Torre de Cardener (Lleida)

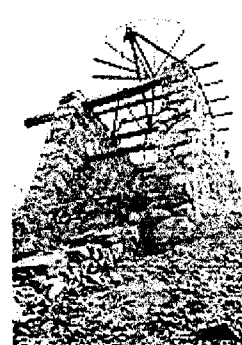
Julio de 1996.



Visita al teleférico, para el transporte del material extraído de las Minas de Bielsa (Huesca), donde se recupero una vagoneta de este antiguo sistema de transporte aéreo por cable

Bielsa (Huesca)

Octubre de 1996.



Visita a las Minas Margulida i Victoria, a 1600 metros, y a las instalaciones de su teleférico que transportaba el material extraído hasta Bessost.

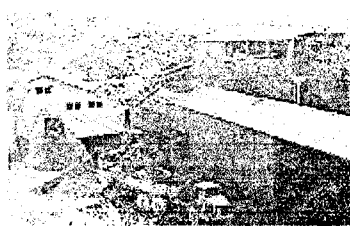
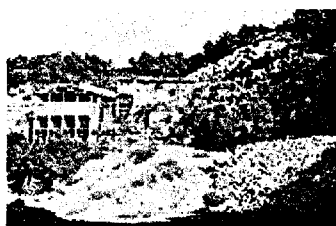
Arres (Vall d'Aran)

Septiembre de 1996.



Visita a las Minas del Segre, esta zona tuvo unas 250 minas de Carbón, hoy solo quedan

CARBONÍFERA DEL EBRO, MISSA L'UMESA.



Durante esta visita se iniciaron los contactos, para obtener la locomotora que tiene T.M.T.

Mequinenza

Agosto de 1996.